


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по статистике транспорта

Семидесятая сессия

Женева, 12–14 июня 2019 года

**Доклад Рабочей группы по статистике транспорта
о работе ее семидесятой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–7	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	8	3
III. Рабочее совещание по вопросам статистики городского общественного транспорта (пункт 2 повестки дня)	9–18	3
IV. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 3 повестки дня)	19	5
V. Разработка системы глобальных показателей для целей в области устойчивого развития (пункт 4 повестки дня)	20–34	6
A. Сбор данных по показателю 3.6.1	20	6
B. Сбор данных по показателю 9.1.2	21–24	6
C. Обеспечение сопоставимости данных по различным видам транспорта	25–28	7
D. Межучрежденческая группа экспертов по показателям достижения целей в области устойчивого развития	29–31	8
E. Повышение информированности о связанных с транспортом целях в области устойчивого развития	32	8
F. Другие мероприятия	33–34	8
VI. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 5 повестки дня)	35–47	9
A. Глоссарий по статистике транспорта	35	9
B. Система классификации для статистики транспорта	36	9
C. Общий вопросник	37–39	9



D.	Сбор статистических данных по торговле подержанными автомобилями	40	10
E.	Статистика дорожно-транспортных происшествий и статистика аварий на железнодорожном транспорте	41–43	10
F.	Экспериментальный вопросник по показателям дорожного движения	44	10
G.	Статистика перевозок городскими и междугородными автобусами	45–46	11
H.	Статистика интермодальных перевозок	47	11
VII.	Обследования движения в регионе ЕЭК (пункт 6 повестки дня)	48–53	11
A.	Обследования движения по автомобильным дорогам категории Е 2015 и 2020 годов	48–49	11
B.	Обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 и 2020 годов	50–51	12
C.	Вопрос о возможности проведения обследования движения по внутренним водным путям категории Е	52	12
D.	Использование данных, полученных в ходе обследований	53	12
VIII.	Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 7 повестки дня)	54	12
IX.	Статистическая деятельность государств-членов, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня)	55–56	13
X.	Деятельность по наращиванию потенциала (пункт 9 повестки дня)	57	13
XI.	Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта (пункт 10 повестки дня)	58	13
XII.	Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 11 повестки дня)	59–67	13
A.	Европейская комиссия (ГД по мобильности и транспорту)	59–60	13
B.	Европейская комиссия (Евростат)	61	14
C.	Международный транспортный форум	62–63	14
D.	Международный союз железных дорог	64–65	14
E.	Международная автодорожная федерация	66–67	14
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	68–69	15
A.	Сроки проведения следующей сессии	68	15
B.	Информация о предстоящих совещаниях по статистике транспорта	69	15
XIV.	Резюме решений (пункт 13 повестки дня)	70	15

I. Участники

Документ: ECE/TRANS/WP.6/175

1. Рабочая группа по статистике транспорта провела свою семидесятую сессию 12–14 июня 2019 года в Женеве. В соответствии с решением, принятым на шестьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/WP.6/175, пункт 69), работой сессии руководил г-н П. Сметс (Нидерланды).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Венгрии, Дании, Израиля, Ирландии, Канады, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Чехии, Швейцарии и Швеции.
3. Были представлены Европейская комиссия (ГД МОТР и Евростат) и Железнодорожное агентство Европейского союза (ЕЖДА).
4. На сессии присутствовали представители следующих департаментов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат, в режиме видеоконференции) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).
5. Присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Международной автодорожной федерации (МАФ) и Международного транспортного форума (МТФ).
6. На сессии были представлены следующие неправительственные организации: Международная автодорожная федерация (МАФ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).
7. По приглашению секретариата участие в работе сессии также приняли представители Женевского предприятия общественного транспорта (ТПЖ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/176

8. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом.

III. Рабочее совещание по вопросам статистики городского общественного транспорта (пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2019/4

9. На первом утреннем заседании было проведено рабочее совещание по статистике городского общественного транспорта. Его открыли начальник Секции транспортных сетей и логистики и секретарь Рабочей группы, которые разъяснили значимость статистических данных о городском общественном транспорте в регионе ЕЭК и подчеркнули важность наличия согласованных статистических данных для эффективного принятия решений. Цель рабочего совещания состояла в том, чтобы рассмотреть проблематику сбора данных о трамвайном сообщении и системах метрополитена, который на международном уровне в настоящее время не производится.
10. Представитель ООН-Хабитат, курирующего достижение показателя 11.2.1 в контексте Целей устойчивого развития (ЦУР) («Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и наличию/отсутствию инвалидности») рассказал о методах сбора и подготовки данных, которые ООН-Хабитат использует для этого показателя. Большая часть данных поступает от назначенных координационных центров в соответствующих странах;

также используются платформы с открытыми исходными кодами и спутниковые снимки. Одной из главных проблем является недостаточность данных об общественном транспорте, особенно в городах развивающихся стран, где не осуществляется картирование остановок в паратранзитных системах (т. е. неофициальных автобусных остановок). Были приведены также примеры оценки численности городского населения и определения параметров движения общественного транспорта в общедоступном формате (GTFS) на основе спутниковых снимков.

11. Представитель предприятия общественного транспорта в кантоне Женева (ТПЖ) рассказал о деятельности ТПЖ, связанной с предоставлением услуг общественного транспорта, и, в частности, о практике подготовки данных по троллейбусной, автобусной и трамвайной сети. ТПЖ ежедневно перевозит 590 000 пассажиров, благодаря чему ежегодно создается 1 млрд точек данных. Сбор данных ТПЖ осуществляется посредством установленных в автобусах и трамваях автоматических систем, регистрирующих посадку и высадку пассажиров в каждом транспортном средстве. Помимо информации о количестве пассажиров и пассажиро-километрах, система позволяет собирать статистические данные о вместимости и наполняемости транспортных средств, что дает ТПЖ возможность определять изменения в структуре затрат и оптимальным образом планировать обслуживание в соответствии со спросом. Одной из ключевых задач, стоящих перед ТПЖ, является сбор данных для получения более полного представления о перемещениях пассажиров от двери до двери. Было отмечено, что сторонние компании (например, телефонные операторы, компании «Гугл», «Убер» и т. д.) генерируют все больше данных такого рода для выполнения подобных аналитических исследований.

12. Канада выступила с сообщением о проводимых в стране мероприятиях по мониторингу городского транспорта, начав со справочной информации о ее городском общественном транспорте; она отметила, в частности, что по сравнению с европейскими городами развитие общественного транспорта на ее территории является менее масштабным в связи с более низкой плотностью населения, климатом и, соответственно, более высоким числом владельцев дорожных транспортных средств. Основным источником данных являются обзоры и обследования, а управление общественным транспортом часто осуществляется на уровне провинций. По данным обследования 2016 года, почти треть (31,4%) занятых канадцев пользуются устойчивым видом транспорта (общественный транспорт – 12,4%, совместное пользование автомобилем – 12,1%, пешие или велосипедные прогулки – 6,9%). В заключение представитель Канады отметил такие проблемы, как изменение структуры мобильности и размывание различий между городскими (внутригородскими) и междугородными поездками, поскольку сегодня пассажиры пользуются общественным транспортом, чтобы добраться до работы в другом городе.

13. Германия планировала принять участие в рабочем совещании, но ее представитель, к сожалению, не смог на нем присутствовать. Тем не менее участники совещания смогли ознакомиться с подготовленной Германией презентацией. В ней представлены результаты проведенного в 2017 году обследования мобильности, в рамках которого были подробно рассчитаны данные о распределении перевозок между различными видами транспорта в различных городах и регионах Германии.

14. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии представило обзор статистических данных об общественном транспорте, включая автобусные, легкорельсовые и трамвайные сети, подчеркнув тот факт, что из 4,36 млрд поездок в автобусах местного сообщения в 2017–2018 годах около половины пришлось на Лондон. Выступающий также рассказал об опыте СК, связанном со сбором данных о городских трамваях и легкорельсовом транспорте в различных городах страны. Сбор данных по этим транспортным средствам осуществляется при помощи простого вопросника, направляемого операторам легкорельсового транспорта и железнодорожным перевозчикам, что позволяет снизить нагрузку, связанную с предоставлением данных, и систематически обеспечивает 100-процентный отклик. Методы учета пассажиропотока могут варьироваться в зависимости от оператора: в большинстве случаев для сбора данных используются билетные автоматы и кассы;

также применяются бортовые системы подсчета пассажиров, включающие в себя устанавливаемые у дверного проема инфракрасные датчики (лондонская трамвайная система «Трэмлинк») или автоматические счетчики пассажиров на станциях (Доклендское легкое метро). Также используются данные о пробеге, привязанные к установленным графикам движения и скорректированные с учетом известного непроизводительного пробега.

15. Представитель Дании рассказал о подготовке статистических данных по системам трамвайного движения и метрополитена в различных городах страны, уделив особое внимание столице Дании, Копенгагену. Для сбора данных о пассажиропотоках используется карта, позволяющая отслеживать перемещения пассажиров. Она позволяет вести учет числа пассажиров на этапе посадки в автобус, трамвай и метро и пересадки из одного транспортного средства в другое. Выступающий отметил, что одним из недочетов этой системы является то, что хотя она позволяет осуществлять подсчет пассажиров при посадке, ее возможности в плане оценки протяженности их перевозки ограничены, поскольку сбора данных о высадке не производится.

16. После этих выступлений состоялось обсуждение различных методов сбора данных о пассажиропотоках в сетях городского общественного транспорта. Основные выводы заключались в том, что, хотя использование количества проданных билетов в качестве источника данных нельзя назвать оптимальным, а сбор данных при помощи вопросников сопряжен с большими затратами, во многих случаях получаемые таким образом данные все же являются достаточно показательными. Чехия отметила, что некоторые новые автобусы оснащены автоматическими системами учета пассажиров, однако эта система не внедрена на уровне всего автопарка страны. Израиль также упомянул об используемых им методах сбора таких данных. В этом году в Израиле была внедрена персонализированная карта, которая служит электронным билетом для проезда в автобусах и на железнодорожном транспорте. Этот электронный билет и является источником данных, поскольку он позволяет вести подсчет пассажиров на этапе посадки в автобус или поезд. Рост объемов данных, генерируемых такими частными компаниями, как телефонные операторы, интернет-провайдеры, владельцы поисковых систем и т. д., открывает возможности для развития транспортной статистики в будущем.

17. Рабочая группа решила продолжить изучение вопроса о сборе статистических данных о работе трамвайных сетей и метрополитена в сотрудничестве с МФТ и Евростатом, если они того пожелают. Наличие данных будет оцениваться посредством направленного секретариатом вопросника, который государствам-членам будет предложено заполнить. Особый интерес будет представлять сбор информации по конкретным городам. Основное внимание при сборе информации будет уделено данным о количестве пассажиров и пассажиро-километров. Кроме того, будет изучена возможность создания единого пространства для обобщения практики применительно к странам и городам.

18. Рабочая группа рассмотрела темы рабочего совещания в следующем году; было высказано предложение выбрать в качестве темы интермодальные перевозки (включая измерение транспортных цепей). Председатель и заместитель Председателя во взаимодействии с секретариатом изучат это предложение и выберут тему совещания.

IV. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 3 повестки дня)

Документ: неофициальный документ № 9/Rev.5 КВТ (2019 год)

19. Рабочая группа приняла к сведению представляющие интерес для Рабочей группы итоги восьмидесяти первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), на которой была принята стратегия КВТ на период до 2030 года.

V. Разработка системы глобальных показателей для целей в области устойчивого развития (пункт 4 повестки дня)

A. Сбор данных по показателю 3.6.1

20. Рабочая группа приняла к сведению сообщение ВОЗ о ее Глобальном докладе о состоянии безопасности дорожного движения за 2018 год. Представитель ВОЗ проинформировал Рабочую группу о том, каким образом осуществлялся сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом для подготовки этого доклада. Во многих странах информацию о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом предоставляют правоохранительные органы. Он также пояснил, что при отсутствии данных за соответствующий год выполняется оценка, основанная на прошлых тенденциях. Оценки ВОЗ для некоторых европейских стран, в которых официальная статистика характеризуется большей достоверностью, стали предметом длительной дискуссии. Делегат ВОЗ пояснил, что эти корректировки часто не являются значительными по масштабу, но необходимы в ситуациях, когда жертвы погибают более чем через 30 суток после ДТП, а также в тех случаях, когда причина смерти не указывается. Делегаты выразили обеспокоенность по поводу оценок, сделанных для стран региона ЕЭК, которые отличаются от данных официальной статистики.

B. Сбор данных по показателю 9.1.2

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2019/1

21. В качестве справочной информации по данному пункту повестки дня секретариат представил тему и пояснил, каким образом каждый из ее элементов связан с мониторингом достижения показателя 9.1.2. Рабочая группа приняла к сведению обновленную информацию ЮНКТАД по различным вопросам, касающимся совершенствования измерения показателя 9.1.2. Представитель ЮНКТАД начал выступление со статистики морских перевозок, рассмотрев основные элементы жизненного цикла судов (строительство, установление собственности, регистрация, эксплуатация и, наконец, утилизация). Был подчеркнут глобальный характер этого жизненного цикла, и внимание группы было также обращено на значительную территориальную концентрацию каждого из его этапов: например, строительство 90% морских грузовых судов осуществляется в Китае, Корее и Японии, а утилизация 93% судов – в Бангладеш, Индии, Китае и Пакистане. Аналогичный анализ был сделан в отношении различных видов деятельности, поддерживающих и обеспечивающих вышеупомянутый жизненный цикл (финансирование, классификация, услуги страхования, комплектование экипажами и обеспечение функционирования контейнерных терминалов).

22. Затем выступающий перешел к обзору онлайн-статистической платформы ЮНКТАД (ЮНКТАДстат), подробно рассказав о различных доступных в онлайн-режиме данных о мировом торговом флоте, показателях морских перевозок и мировой морской торговле, а также об их актуальности для мониторинга достижения вышеуказанного показателя. Затем был выполнен предварительный обзор других данных, которые скоро будут доступны на этой платформе. В заключение были рассмотрены данные о морской торговле, указывающие на то, что за последние 50 лет произошел сдвиг от преобладания экспорта больших объемов сырья развивающимися странами и импорта ими промышленных товаров высокой стоимости (в небольших объемах) к новой ситуации, когда развивающиеся страны участвуют в глобализованном производственном процессе (импортируют сырье, а также экспортируют промышленные товары).

23. Заслушав эту обновленную информацию, Рабочая группа пришла к выводу о необходимости в добавочных руководящих указаниях по составлению показателя 9.1.2 в целях подготовки данных на глобальном уровне, в дополнение к мониторингу показателей ЦУР на национальном уровне. Что касается глобального

уровня, то Рабочая группа рекомендовала секретариату сотрудничать с МФТ и Международной организацией гражданской авиации в вопросах использования официальной статистики для мониторинга показателя, характеризующего внутренние виды транспорта, и предоставления более качественных метаданных. Государствам-членам предлагается представить свои замечания по метаданным для показателя 9.1.2 к первой неделе сентября 2019 года. Это позволило бы также решить проблему нынешнего отсутствия руководящих указаний, касающихся распределения перевозок между различными видами транспорта, на международном уровне.

24. Рабочая группа также решила, что было бы полезно разработать более эффективные руководящие указания по мониторингу показателя 9.1.2 на региональном и национальном уровнях. Рабочая группа поручила секретариату обобщить практику стран с целью выработки руководящих указаний или рекомендаций в отношении национального мониторинга показателя 9.1.2.

С. Обеспечение сопоставимости данных по различным видам транспорта

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2019/9

25. Рабочая группа приняла к сведению поступившую от Нидерландов и Евростата обновленную информацию по вопросам совершенствования измерения показателя 9.1.2, включая соображения относительно распределения перевозок между различными видами транспорта, а также сведения о том, какие элементы данных могли бы учитываться при измерении этого показателя.

26. Евростат выступил с презентацией своей работы над показателями распределения перевозок между различными видами транспорта и территориального распределения грузовых автоперевозок. В качестве контекста ссыла на сначала была сделана на «Белую книгу» политики Европейского союза 2011 года, в которой подчеркивается необходимость перевода: а) автомобильных грузовых перевозок протяженностью свыше 300 км на другие виды транспорта, в частности железнодорожный или водный транспорт; б) большей части пассажирских перевозок (на расстояние более 300 км и менее 1 000 км) на железнодорожный транспорт. Вместе с тем было отмечено, что, несмотря на это стремление, с 2011 по 2016 год доля автомобильных перевозок неизменно составляла порядка 75% или превышала эту отметку.

27. Вторая часть выступления была посвящена тому, как «территориально распределить» автомобильные грузоперевозки (на основе собранных данных о численности жителей), и трудностям, в настоящее время связанным с решением этой задачи. Для пропорционального перераспределения данных о тонно-километрах между странами, в которых осуществляется перевозка, использовался инструмент ТЕРСЕТ (территориальная типология). Он позволяет рассчитать общее расстояние между регионом отправления третьего уровня согласно Номенклатуре территориальных единиц для целей статистики (НТЕС) и регионом назначения третьего уровня по НТЕС и разбить общее расстояние на отрезки в зависимости от стран, по территории которых осуществлялась перевозка.

28. В отдельном выступлении представитель Нидерландов также обсудил тему территориального распределения, подчеркнув проблему, обусловленную различиями в принципах сбора данных для перевозок по внутренним водным путям и железной дороге, с одной стороны, (принцип территориальности) и автомобильных грузовых перевозок, с другой стороны (принцип гражданства). В сообщении были подробно рассмотрены различные решения, используемые для каждого вида транспорта, а в качестве вывода был выполнен обзор скорректированных статистических результатов для Нидерландов.

D. Межучережденческая группа экспертов по показателям достижения целей в области устойчивого развития

29. Рабочая группа заслушала представленную Отделом статистики ЕЭК информацию о деятельности Межучережденческой группы экспертов по показателям ЦУР, которые предназначены для оценки хода достижения ЦУР. Глобальный перечень, включающий 232 показателя ЦУР, можно разделить на 3 уровня в зависимости от доступности соответствующих данных (уровень 1: международно согласованные методы и широко доступные данные; уровень 2: согласованные методы существуют, но данные не являются широко доступными; уровень 3: согласованных методов нет). В ходе выступления основное внимание было уделено задачам и показателям ЦУР, связанным с транспортом, и была представлена информация о том, к какому уровню относится каждый из показателей и какое ведомство курирует его достижение. Группа собирается дважды в год, и эти уровни постоянно пересматриваются. В настоящее время ведется работа по следующим направлениям: а) методология для показателей уровня 3; б) геопространственная информация; в) взаимосвязи; г) формат для автоматического обмена данными (SDMX) и е) дезагрегация данных.

30. В 2020 году будет выполнен всесторонний обзор всех показателей с целью выявить показатели, которые можно было бы: а) добавить (только в том случае, если важнейший аспект задачи не отслеживается или критически важный возникший элемент оставлен без внимания); б) исключить (показатель уровня III, если в разработке методики нет подвижек); в) откорректировать или заменить (если индикатор не соответствует цели).

31. В сообщении были рассмотрены различные предстоящие мероприятия, связанные с ЦУР, и в заключение были представлены результаты экспериментального исследования ЕЭК по потокам данных для двух показателей, связанных с транспортом. По показателю 3.6.1 «Число случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий» в ходе этого исследования были выявлены различные проблемы, а именно: а) неосведомленность координаторов ЦУР в НСУ о валидации показателей; б) трудности с определением координаторов; в) неадекватные метаданные (или недополучение метаданных странами). Для показателя 9.1.2 «Объемы пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта» в ряде случаев были отмечены те же проблемы, что и для показателя 3.6.1. Однако после проведения экспериментального исследования были запланированы меры по совершенствованию метаданных и использования официальной статистики. Кроме того, для измерения этого показателя планируется добавить данные по морскому, внутреннему водному и трубопроводному транспорту.

E. Повышение информированности о связанных с транспортом целях в области устойчивого развития

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2019/6

32. Рабочая группа была проинформирована об усилиях секретариата в том, что касается повышения осведомленности о текущей деятельности Рабочей группы по сбору данных, которая имеет отношение к мониторингу достижения ЦУР. В этой связи Рабочей группе было предложено представить предложения по внесению улучшений в серию уже опубликованных документов, касающихся ЦУР.

F. Другие мероприятия

33. Представитель Швейцарии выступил с сообщением о связанных с транспортом расходах и их покрытии. После обзора методик, используемых для различных видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный) и разных видов анализируемых расходов (инфраструктура, транспортные средства, дорожно-транспортные происшествия, окружающая среда, здравоохранение), Рабочей группе

были представлены результаты исследования. Среди них можно отметить тот факт, что из 90 млрд швейцарских франков, затраченных в 2015 году на покрытие расходов, связанных с моторизованными видами транспорта, примерно три четверти суммы пришлось на пассажирские перевозки.

34. Рабочая группа приняла к сведению информацию об участии секретариата в реализации других инициатив, связанных с ЦУР, включая инициативу «Устойчивая мобильность для всех» и Глобальная система отслеживания мобильности.

VI. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 5 повестки дня)

A. Глоссарий по статистике транспорта

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2019/7

35. Рабочая группа была проинформирована о планируемом завершении работы над Глоссарием по статистике транспорта в конце 2019 года. ЕЖДА подчеркнуло, что было бы полезно как можно скорее опубликовать окончательный вариант на английском языке, по крайней мере в формате PDF.

B. Система классификации для статистики транспорта

36. Рабочая группа решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии.

C. Общий вопросник

Документы: ECE/TRANS/WP.6/2019/10, ECE/TRANS/WP.6/2019/12

37. Секретарь Рабочей группы представил резюме мероприятий, проведенных в связи с валидацией данных Общего вопросника. В качестве одной из главных проблем, связанных с данными по странам, он отметил тот факт, что для определенных показателей, в частности для общего количества и числа новых регистраций дорожных транспортных средств, а также грузоподъемности грузовых автомобилей, используются неправильные единицы измерения. Так, для грузоподъемности некоторые страны указывают число транспортных средств, а не грузоподъемность в тоннах. Кроме того, он отметил некоторые показатели, по которым данные, представленные в Общем вопроснике, и данные, представленные согласно регламенту Европейского союза, систематически расходятся; этот вопрос будет поднят при взаимодействии с соответствующими странами.

38. Рабочая группа приняла к сведению данные, собранные с помощью Общего вопросника по статистике транспорта, и приветствовала мероприятия по валидации данных, проводимые в настоящее время Межсекретариатской рабочей группой (МРГ).

39. Рабочая группа вновь подчеркнула важность представления данных для Общего вопросника и рекомендовала странам, которые их не представили, направить по крайней мере данные верхнего уровня. Рабочая группа также отметила целесообразность рационализации сбора данных и рекомендовала рассмотреть этот вопрос в будущем в рамках МРГ. Государствам-членам предлагается представить собственные предложения по рационализации показателей, которые либо не публикуются, либо являются слишком подробными, либо имеют весьма небольшую аналитическую ценность.

D. Сбор статистических данных по торговле подержанными автомобилями

Документы: ECE/TRANS/WP.6/2019/5, ECE/TRANS/270/Add.1, приложение IX

40. Секретарь Рабочей группы ЕЭК по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (WP.29/GRPE) указал на необходимость повышения качества данных о торговле подержанными транспортными средствами в случае отсутствия в международной статистике надежных данных в этой области. Данный вопрос становится все более актуальным в связи с большим количеством подержанных автомобилей, которые по истечении определенного времени экспортируются из относительно богатых стран, что может сказываться на показателях безопасности дорожного движения и создавать экологические проблемы для стран, закупающих эти транспортные средства. Швеция также представила образцы практики, связанной с подготовкой данных в этой сфере. В последние годы в Швеции резко возросло количество экспортируемых транспортных средств, значительную часть которых составляют электромобили и транспортные средства, работающие на природном газе. Что касается бензиновых и дизельных автомобилей, то раньше в экспорте преобладали автомобили более ранних годов выпуска, тогда как в последние годы наблюдается тенденция к экспорту автомобилей, находившихся в эксплуатации менее пяти лет. Рабочая группа заключила, что обозначенная тема заслуживает дальнейшего изучения, и поручила секретариату рассмотреть возможные направления будущей работы, включая сопоставление экспериментальной практики стран в этой области. Было решено оставить этот пункт в повестке дня.

E. Статистика дорожно-транспортных происшествий и статистика аварий на железнодорожном транспорте

41. Рабочая группа приняла к сведению последнюю информацию Европейской комиссии о базе данных дорожно-транспортных происшествий CARE, а также отметила, что число погибших на дорогах в 2018 году превысило целевой показатель, и подчеркнула важность постоянных усилий по сокращению числа дорожно-транспортных происшествий. Представитель ГД представил выполненный Европейской комиссией обзор дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в 2018 году (предварительные данные).

42. ЕЖДА представила информацию о внедрении Европейского реестра инфраструктуры (ЕРИ) и, в том числе, сведения о том, каким образом сбор данных для него может использоваться в будущем для уменьшения бремени отчетности, связанной с ВЕБОБВ. После предоставления некоторой справочной информации об истоках ЕРИ и цели его создания (обеспечение прозрачности в отношении основных характеристик европейской железнодорожной инфраструктуры), представитель ЕЖДА подчеркнул, что государства-члены по-прежнему несут ответственность за полноту и правильность предоставляемых данных.

43. Рабочая группа решила и впредь использовать экспериментальный вопросник по обеспечению безопасности на железнодорожных переездах, учитывая важность собираемых данных для понимания этой проблематики.

F. Экспериментальный вопросник по показателям дорожного движения

44. Рабочая группа решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии. Словения прокомментировала достигнутый в стране прогресс в составлении (с подробной разбивкой) статистики эксплуатационных характеристик автомобилей, собранной с помощью показаний одометра.

Г. Статистика перевозок городскими и междугородными автобусами

45. Секретариат представил обзор тенденций в области городского и междугородного транспорта в автобусо-километрах (транспортное средство – км) за 2016 и 2017 годы, в котором прослеживаются существенные различия по времени между городскими и междугородными поездками в разных странах. Он также отметил, что, хотя такое сравнение перевозок в городской черте и сельской местности в странах ЕЭК дает полезную информацию о текущих изменениях в транспортной сфере, степень сопоставимости данных между странами весьма низкая.

46. Рабочая группа была проинформирована о распространении статистических данных о перевозках городскими и междугородными автобусами и важности этих данных для мониторинга достижения ЦУР № 11. Рабочая группа подчеркнула необходимость улучшения сопоставимости данных по странам, особенно в том, что касается распределения перевозок между городским и междугородным транспортом.

Н. Статистика интермодальных перевозок

47. Рабочая группа решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии с целью его расширения и рассмотрения вопроса о его выборе в качестве темы рабочего совещания.

VII. Обследования движения в регионе ЕЭК (пункт 6 повестки дня)

А. Обследования движения по автомобильным дорогам категории Е 2015 и 2020 годов

Документы: ECE/TRANS/WP.6/2019/3, ECE/TRANS/WP.6/2019/11

48. Секретариат представил обновленную информацию о последнем состоянии и трудностях проведения обследования движения по автомобильным дорогам категории Е, подчеркнув тот факт, что дорожное движение можно лишь до определенной степени распределять между перевозками грузов и поездками (большегрузные транспортные средства используются в качестве косвенного показателя грузовых перевозок). Рабочая группа обсудила также возможные пути совершенствования и использования интерактивной карты результатов обследования, которая была представлена на предыдущей сессии Рабочей группы. Рабочая группа была проинформирована о том, что проект рекомендаций для правительств о процедурах и методологиях обследования движения по автомобильным дорогам категории Е 2020 года, который был одобрен на предыдущей сессии, был принят и утвержден КВТ в феврале 2019 года. Рабочая группа рассмотрела некоторые незначительные обновления этих рекомендаций, изложенные в документе ECE/TRANS/WP.6/2019/11.

49. Рабочая группа одобрила незначительные изменения к рекомендациям по обследованиям движения по автомобильным дорогам категории Е, изложенные в документе ECE/TRANS/WP.6/2019/11. В ходе рассмотрения этого пункта повестки дня Швейцария отметила, что у нее возникают трудности со сбором данных о муниципальных дорогах, не относящихся к ведению федеральных властей, и предложила другим государствам-членам представить примеры соответствующих методов подготовки данных.

В. Обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 и 2020 годов

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2019/8

50. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом обновленную информацию о нынешнем состоянии и трудностях, связанных с обследованием движения на железнодорожных линиях категории Е, особо отметив тот факт, что в настоящее время файлы формата «шейп-файл» отсутствуют. Это может привести к неточности данных, поскольку расстояния рассчитываются по прямой линии между начальной и конечной точками. Тем самым подчеркивается польза, которую может принести использование файлов формата «шейп-файл» для учета данных об объемах перевозок.

51. Рабочая группа заслушала сообщение о работе секретариата по распространению результатов обследования движения на железнодорожных линиях категории Е, в частности о подготовке интерактивной карты, аналогичной той, которая была подготовлена для обследования движения по автомобильным дорогам категории Е.

С. Вопрос о возможности проведения обследования движения по внутренним водным путям категории Е

Документы: ECE/TRANS/WP.6/2019/2, ECE/TRANS/SC.3/207

52. Рабочая группа приняла к сведению пожелание Рабочей группы по внутреннему водному транспорту относительно сбора данных об объемах перевозок, аналогичных тем, которые собираются в ходе обследований движения на автомобильных дорогах и железнодорожных линиях категории Е, для внутренних водных путей международного значения. Она решила оставить этот пункт в повестке дня и совместно с Чехией изучить вопрос о наличии данных.

Д. Использование данных, полученных в ходе обследований

53. Рабочая группа приняла к сведению потенциальные новаторские способы использования обследования движения на автомобильных дорогах и железнодорожных линиях категории Е, в частности их применение для мониторинга евро-азиатских транспортных связей. Она подчеркнула, что государства-члены должны рассмотреть вопрос о предоставлении данных для раунда 2020 года, причем приоритетом являются более качественные данные геопространственной информационной системы.

VIII. Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 7 повестки дня)

54. Рабочая группа приняла к сведению информацию о работе над базой данных по статистике транспорта ЕЭК и о состоянии публикаций «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке» и «Статистика транспорта ЕЭК ООН в Европе и Северной Америке», а также о сроках их издания.

IX. Статистическая деятельность государств-членов, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня)

55. Представитель Канады рассказал о назревающих вопросах, связанных с модернизацией транспортной статистики, а также о связанных с ними трудностях. Хотя «большие данные» имеют много преимуществ, включая более сжатые сроки и снижение отчетной нагрузки на домохозяйства и предприятия, их использование сопряжено с такими проблемами, как нехватка наборов соответствующих навыков и сопротивление переменам, необходимость в ИТ-инфраструктуре для использования больших массивов данных и обеспокоенность по поводу неприкосновенности частной жизни.

56. Помимо выступления Канады, Рабочая группа (в ходе рассмотрения различных других пунктов повестки дня и отдельно) заслушала сообщения Дании, Нидерландов, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Швеции. Все материалы содержали полезную обновленную информацию о статистических методах, применяемых в соответствующих странах, и способствовали продолжению обмена мнениями.

X. Деятельность по наращиванию потенциала (пункт 9 повестки дня)

57. Рабочая группа приняла к сведению информацию о мероприятиях по укреплению потенциала в регионе. Она приветствовала проведение этих рабочих совещаний (с их различными повестками дня и задачами) в качестве конкретного инструмента повышения качества и полноты данных статистики транспорта, а также расширения осведомленности о ЦУР.

XI. Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта (пункт 10 повестки дня)

58. Рабочая группа приняла к сведению информацию о деятельности МРГ за прошедший год, в основном связанной с завершением работы над Глоссарием по статистике транспорта и совершенствованием данных ВЕБОБВ. В ближайшие 12 месяцев внимание можно сосредоточить на рассмотрении различных идей по улучшению ВЕБОБВ.

XII. Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 11 повестки дня)

A. Европейская комиссия (ГД по мобильности и транспорту)

59. Представитель ГД МОТР сообщил Рабочей группе о последних исследованиях транспортного сектора в странах Европейского союза, в частности о публикации «Транспорт в Европейском союзе: текущие тенденции и проблемы» и исследовании по вопросу об интернализации внешних издержек на транспорте, которые были представлены в марте и, соответственно, июне 2019 года.

60. В выступлении также были рассмотрены последние изменения в транспортной политике Европейского союза и их последствия для статистики, включая инициативы, касающиеся безопасности пешеходов, транспортных средств и инфраструктуры, а также экологичной, конкурентоспособной и стыкуемой мобильности для всех. Представитель ГД МОТР также подчеркнул необходимость адаптации к таким новым формам мобильности, как автономное вождение и совместная мобильность.

В. Европейская комиссия (Евростат)

61. Рабочая группа была проинформирована о нынешней деятельности Европейской комиссии (Евростат). Ее представитель выступил с кратким обзором следующих публикаций Евростат по транспортной статистике: «Показатели энергетики, транспорта и состояния окружающей среды», которая содержит показатели по транспорту и окружающей среде 28 стран – членов Европейского союза, а также «Региональный ежегодник Евростата» с анализом количества легковых автомобилей по отношению к общей численности населения (показатель моторизации) по регионам и аналогичным анализом парка общественного транспорта (включая междугородные и городские автобусы и троллейбусы). Докладчик также рассказал о предстоящих запланированных мероприятиях рабочих групп по статистике транспорта.

С. Международный транспортный форум

62. Представитель МФТ проинформировал Рабочую группу об рабочих совещаниях, проведенных в первом триместре 2019 года. В частности, он особо отметил совещание по вспомогательным счетам транспорта (17 апреля 2019 года, Париж), цель которого заключалась в создании потенциала для более точной оценки вклада транспортной отрасли в экономику в целом. Кроме того, он подчеркнул важность вспомогательных счетов в качестве инструмента поддержки при передаче транспортных данных директивным органам. В заключение он объявил тему саммита МФТ в следующем году – «Транспортные инновации для устойчивого развития» (27–29 мая 2020 года).

63. В выступлении также был представлен обзор публикации МФТ 2019 года «Перспективы развития транспорта» со сценариями развития для всех отраслей и видов транспорта на период до 2050 года, возможными тенденциями развития спроса на перевозки в течение следующих трех десятилетий и его потенциального влияния на выбросы CO₂.

Д. Международный союз железных дорог

64. Рабочая группа была проинформирована о нынешней деятельности МСЖД. Представитель МСЖД рассказала об используемых Союзом методах сбора, проверки и распространения данных железнодорожной статистики. Она также представила «РейлЛексик 5.0» – базу терминов в области железнодорожного транспорта, которые могут быть переведены на 23 языка, что позволит повысить согласованность данных для целей сопоставления.

65. В заключение, она объявила также о готовящейся публикации «Железнодорожная статистика – сводка за 2019 год», в которой будет представлена, в частности, информация о железнодорожных перевозках, соблюдении расписания движения, авариях и пассажиропотоках.

Е. Международная автодорожная федерация

66. Представитель МАФ выступила с сообщением о недавней статистической деятельности Федерации. В частности, она рассказала об инструменте «РАДар» – приложении, разработанном для регистрации данных о дорожно-транспортных происшествиях (данных об авариях) и призванном облегчить сбор информации о месте происшествия, составление схем ДТП и т. д.

67. В сообщении также был представлен обзор доклада МАФ под названием «Статистика дорожного движения в мире, 2018 год», содержащего данные о дорожном движении в более чем 205 странах мира. Доклад включает в себя информацию о дорожном движении, дорожно-транспортных происшествиях, ценах на энергоносители (цены на топливо) и т. д.

XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

A. Сроки проведения следующей сессии

68. Рабочая группа постановила провести свою следующую сессию 17–19 июня 2020 года. Первое заседание продолжительностью полдня будет посвящено рабочему совещанию по конкретной актуальной теме, которая будет выбрана на основе предложений делегатов, сообразно обсуждениям по пункту 2 повестки дня.

B. Информация о предстоящих совещаниях по статистике транспорта

69. Рабочая группа приняла к сведению информацию о предварительных сроках и местах проведения в 2019 и 2020 годах совещаний нижеследующих органов. Хотя этот перечень не охватывает совещания вспомогательных органов КВТ, тем не менее вопросы статистики часто включаются в повестку дня всех рабочих групп, занимающихся конкретными видами транспорта.

Рабочая группа по статистике железнодорожного транспорта (Евростат)	Сентябрь 2019 года
Рабочая группа по статистике пассажирской мобильности (Евростат)	Октябрь 2019 года
Координационная группа по статистике транспорта (Евростат)	Ноябрь 2019 года
Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК (КВТ) (восемьдесят вторая сессия)	24–27 февраля 2020 года
Рабочая группа по статистике транспорта ЕЭК (WP.6)	17–19 июня 2020 года
Рабочая группа по статистике морского транспорта (Евростат)	Сентябрь 2020 года
Рабочая группа по статистике внутреннего водного транспорта (Евростат)	Октябрь 2020 года
Координационная группа по статистике транспорта (Евростат)	Ноябрь 2020 года

XIV. Резюме решений (пункт 13 повестки дня)

70. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт 6) основные решения были резюмированы и утверждены с поправками в конце сессии. Председатель совместно с секретариатом подготовил настоящий доклад.